

**Martedì, 3 settembre 1996**

*Presiede:*

**Renato FERRARO**



## RENATO FERRARO

*(Ammiraglio Ispettore C.P.,*

*Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto)*

Devo premettere di essere qui in veste di modestissimo allievo del prof. Fanara, il quale mi ha coinvolto in questa bellissima avventura, e dire che sono molto onorato, mi sento molto onorato di essere stato chiamato a presiedere questa sessione di lavori, anche per l'autorevolezza dei relatori che interverranno.

Va subito detto che "logistica" è un termine che il mondo dell'economia civile ha mutuato dal mondo militare, nel quale esso è di uso comune ormai da decenni se non da secoli. Purtroppo, l'aver mutuato il termine non significa che sufficiente intelligenza sia stata impiegata nell'uso della scienza della logistica che pure suscita ancora nel mondo militare una certa diffidenza, dove i logistici vengono considerati un po' dei burocrati, dei guastafeste.

All'inizio degli anni ottanta, fervevano dibattiti, nel mondo delle dottrine militari, tra coloro che sostenevano la figura del comandante-condottiero e coloro che sostenevano la figura del comandante-manager: i primi prendendo ad ideale un Gioacchino Murat che cavalcava alla testa dei suoi squadroni e gli altri richiamandosi al Moltke, il quale si dice abbia propiziato alla Prussia la vittoria contro la Francia nel 1870 semplicemente proponendo di sollevare di qualche centimetro il livello delle banchine ferroviarie, in maniera da consentire, in tempi molto più rapidi, l'imbarco di truppe e di cavalli sui vagoni ferroviari. La logistica, com'è vista dai militari, è considerata una fastidiosa necessità, non entusiasmante e non pagante, però una volta accolta questa filosofia, nel mondo dei traffici civili, la parola "logistica" è diventata molto di moda e molto usata, qualche volta anche a vanvera. Sono un termine e una filosofia con cui bisogna fare i conti quotidianamente, e direi che forse, proprio ispirati a questa filosofia, sono stati lo smembramento del Ministero della Marina Mercantile e la costitu-

zione del Ministero unitario dei Trasporti e della Navigazione, una soluzione sgradita per tanti versi perché noi marittimisti vedevamo molto bene un Ministero nel quale confluiss,ero tutti i “problemi” riguardanti il mare, sia come mezzo di trasporto, sia come ambiente, sia come fonte di produzione, mentre invece si è preferita la soluzione di porre tutto quello che riguarda i trasporti, quale che sia l'ambiente dove si svolgono, in capo al Ministero dei Trasporti e della Navigazione, appunto, sparpagliando le membra del vecchio Ministero della Marina Mercantile in vari dicasteri.

Ma vi ho già rubato molto tempo e, quindi, desidero presentarvi i relatori di questa mattina che sono l'ing. Tommaso Gasti, direttore della logistica della “Rinascente s.p.a.”, che ci parlerà della logistica dal punto di vista dell'utente e, soprattutto, del consumatore, - tutti sapete che la “Rinascente” è un'azienda di grande distribuzione e quindi si può dire che rappresenti l'esigenza del consumatore, quindi dell'ultima maglia della catena logistica - e l'ing. Roberto Cavani, responsabile della logistica della “Lombardini Motori s.p.a.” di Reggio Emilia, un'azienda conosciuta in tutto il mondo per la produzione di motori industriali (nata come fabbrica di motori agricoli ma che poi ha allargato il suo raggio di azione e di produzione) che ci relazionerà sulla evoluzione della logistica industriale vista dal lato della domanda.

Le relazioni di questa mattina, benché ben corpose, sono solo due perché si è voluto lasciare parecchio spazio al dibattito, anche per chiarire quei punti che nei giorni precedenti sono rimasti in ombra. Cedo la parola all'ing. Gasti che ci parlerà del “progetto logistica UPIM”.